

# TÁC ĐỘNG CỦA DU LỊCH ĐẾN PHÁT TRIỂN KINH TẾ VÀ PHÁT THẢI CÁC-BON Ở VIỆT NAM

BÙI NHẬT QUỲNH<sup>1</sup>, TRẦN THU GIANG<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Khoa Du lịch học, Trường ĐH. Khoa học Xã hội & Nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội

## Tóm tắt:

Hiện nay, xu hướng phát triển kinh tế toàn cầu đã gây ra những tác động tiêu cực tới chất lượng môi trường. Vì vậy, nghiên cứu được thực hiện với mục tiêu phân tích, làm rõ tác động của du lịch đến phát triển kinh tế, phát thải CO<sub>2</sub> và chất lượng môi trường ở Việt Nam. Nghiên cứu đã áp dụng phương pháp thu thập tài liệu và phân tích, đánh giá tài liệu để tiến hành phân tích tổng quan mối liên hệ, tác động qua lại giữa du lịch và phát triển kinh tế; du lịch và bền vững về môi trường; du lịch và phát thải các-bon, đồng thời đánh giá về phát thải các-bon trong phát triển du lịch ở Việt Nam. Nghiên cứu cũng đưa ra hàm ý giảm thiểu tác động từ các bên liên quan trong phát triển du lịch; gợi ý chính sách hướng tới một nền du lịch thân thiện với môi trường, ứng dụng công nghệ, đổi mới sinh thái, từ đó góp phần giảm tác động tiêu cực từ hoạt động du lịch lên môi trường, nhằm đóng góp tích cực cho tăng trưởng kinh tế.

**Từ khóa:** Du lịch, EKC, môi trường, phát triển kinh tế, phát thải các-bon.

Ngày nhận bài: 1/3/2024; Ngày sửa chữa: 25/3/2024;

Ngày duyệt đăng: 8/4/2024.

## 1. Mở đầu

Hiện nay, xu hướng phát triển kinh tế toàn cầu đã kéo theo một số hệ quả không mong muốn, ô nhiễm môi trường, không hạn chế sử dụng tài nguyên và tình trạng bất bình đẳng gia tăng là những vấn đề dễ dàng nhận thấy (Wei và Lihua, 2023). Trong trường hợp không có chương trình hành động ứng phó với biến đổi khí hậu (BĐKH) trên toàn thế giới, nhiệt độ trung bình có thể tăng thêm 1,5°C trong thế kỷ 21, gây ra nhiều thảm họa thảm khốc (hạn hán, lũ lụt, năng suất nông nghiệp thấp, băng và sông băng tan nhanh...), cùng với đó là những tác động tiêu cực không thể khắc phục được đối với hệ sinh thái (IPCC, 2023).

Sự phát thải chất độc hại do con người gây ra như khí CO<sub>2</sub> là nguyên nhân chính làm gia tăng nhiệt độ, gây tổn hại cho con người, thiên nhiên, hệ sinh thái, đặc biệt là ở các nước đang phát triển và chịu nhiều tác động của BĐKH (Mongol và cộng sự, 2021). Theo Báo cáo của IPCC (2018), lượng khí thải nhà kính tạo ra do các hoạt động của con người như đốt rừng, phá rừng làm nương

## THE INFLUENCE OF TOURISM ON ECONOMIC GROWTH AND CAC-BON EMISSIONS IN VIETNAM

### Abstract:

Currently, global economic development trends have caused negative impacts on environmental quality. Therefore, the study aims to clarify the impact of tourism on economic development, cac-bon emissions and environmental quality in Vietnam. The study applies methods of collecting secondary data in order to literally review the relationship between tourism and economic development; tourism and environmental sustainability; tourism and cac-bon emissions, as well as evaluate the tourism-induced cac-bon emissions in Vietnam. The study also provides implications to related stakeholders in the tourism field, specifically suggesting policies towards eco-friendly travel alternatives and eco-innovations, thereby both reducing harmful effects and increasing the positive contributions of tourism to economic growth.

**Keywords:** Cac-bon emissions, environment, economic development, tourism.

**JEL Classifications:** Q54, O44, Q56.

rẫy, đốt khí đốt và các hoạt động du lịch chiếm hơn 95% nguyên nhân gây ra hiện tượng nóng lên toàn cầu. Du lịch, một ngành tăng trưởng nhanh, chiếm tỷ trọng đáng kể của nền kinh tế toàn cầu, có liên quan chặt chẽ đến môi trường, khí hậu (Lê Thái Hà và Nguyễn Phúc Cảnh, 2020). Nhiều hoạt động du lịch như vận chuyển, lưu trú, tham quan gây ra những ảnh hưởng tiêu cực đáng kể đến môi trường (Ehsanullah và cộng sự, 2021).

Những hệ quả về môi trường ngày càng nghiêm trọng ở các nước phát triển và đang phát triển (Baloch và cộng sự, 2022). Lượng CO<sub>2</sub> phát thải ở một số quốc gia Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam đang ngày càng tăng theo thời gian, đặc biệt là trong thời kỳ bùng phát dịch COVID-19 (Wei và Lihua, 2023). Lượng CO<sub>2</sub> tăng lên, ảnh hưởng xấu đến chất lượng môi trường, tài nguyên thiên nhiên, sức khỏe của sinh vật, hiệu quả kinh doanh bền vững ở các quốc gia... đặt ra tính cấp thiết của việc giảm lượng khí thải CO<sub>2</sub> và duy trì chất lượng môi trường. Vì vậy, nghiên cứu được thực hiện với mục tiêu phân tích, làm rõ tác động của du lịch đến phát triển kinh tế, phát thải CO<sub>2</sub> và chất lượng môi trường ở Việt Nam.



## 2. Tổng quan nghiên cứu

Tại khoản 29, Điều 3, Luật BVMT số 72/2020/QH14 quy định: Khí thải nhà kính (KNK) là loại khí trong khí quyển gây hiệu ứng nhà kính. Theo khoản 1, Điều 91, Luật BVMT năm 2020, các KNK chính là các-bon dioxide ( $\text{CO}_2$ ), methane ( $\text{CH}_4$ ), nitrous oxide ( $\text{N}_2\text{O}$ ) và các loại khí khác. Các loại KNK được quy đổi thành tấn  $\text{CO}_2$  theo hệ số làm nóng lên toàn cầu của các KNK đó, gọi là “tấn  $\text{CO}_2$  tương đương”, hay còn gọi là “các-bon”. Hệ số làm nóng lên toàn cầu của các KNK do Ban liên Chính phủ về BĐKH quy định (Theo khoản 15, Điều 3, Nghị định số 06/2022/NĐ-CP của Chính phủ quy định về giảm nhẹ phát thải KNK và bảo vệ tầng ô-dôn). Do vậy, trong phạm vi bài viết này, thuật ngữ “phát thải các-bon” hay “phát thải  $\text{CO}_2$ ” đều được hiểu là phát thải KNK với đơn vị “tấn  $\text{CO}_2$  tương đương”.

Các nghiên cứu đã chỉ ra rằng, du lịch, phát triển kinh tế và môi trường có mối tác động qua lại và phụ thuộc lẫn nhau ở các quốc gia có nền kinh tế đang phát triển (Lee & Brahmašreṇe, 2013; Lê Thái Hà và Nguyễn Phúc Cảnh, 2020; Muhammad và cộng sự, 2021). Vì vậy, bài viết sẽ phân tích tổng quan các vấn đề có liên quan đến du lịch, bền vững về môi trường, du lịch và phát triển kinh tế, du lịch và phát thải các-bon. Bên cạnh đó, khái quát về lý thuyết Đường cong môi trường Kuznets (EKC) cũng sẽ được đề cập để làm rõ hơn mối liên quan giữa phát triển kinh tế và môi trường.

### 2.1. Du lịch và phát triển kinh tế

Các nghiên cứu trước đây đã chỉ ra rằng du lịch có tác động tích cực đến tăng trưởng kinh tế ở các nước EU (Holzner, 2011), Áo (Falk, 2010), Hy Lạp (Dritsakis, 2004), Ý (Bernini, 2009), Tây Ban Nha (Balaguer & Cantavella-Jordá, 2002) và Vương quốc Anh (Blackstock và cộng sự, 2008). Đối với nhiều quốc gia, lĩnh vực này được coi là động lực kích thích mạnh mẽ nền kinh tế quốc dân vì nó tác động đến các lĩnh vực kinh tế gắn liền với nó, đồng thời tạo công ăn việc làm, tăng nhu cầu trong nước, đóng góp tích cực vào cán cân thanh toán và cho phép tái phân bổ của cải tốt hơn (Nguyễn Huy Thịnh và Nguyễn Thị Việt Nga, 2022). Lee và Chang (2008) cũng đồng ý rằng, phát triển du lịch không chỉ thúc đẩy sự phát triển của ngành, mà còn thúc đẩy tăng trưởng các ngành liên quan, bao gồm dịch vụ lưu trú, giao thông vận tải, kinh doanh dịch vụ bổ sung. Vì vậy, nhiều Chính phủ đã tham gia vào phát triển du lịch nhằm mục đích tăng trưởng kinh tế (Lee & Brahmašreṇe, 2013).

Tại Việt Nam, nghiên cứu của Nguyễn Huy Thịnh và Nguyễn Thị Việt Nga (2022) cho thấy, quan hệ giữa du lịch và phát triển kinh tế là mối quan hệ nhân quả hai chiều. Du lịch thể hiện tác động tới phát triển kinh tế và ngược lại, phát triển kinh tế cũng tạo sức mạnh để Việt Nam kích thích đầu tư cho du lịch. Tổng cục

Du lịch Việt Nam cũng đã đưa ra Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2050 với mục tiêu phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn. Đi theo xu hướng phát triển du lịch năng động của thế giới và khu vực châu Á - Thái Bình Dương, du lịch Việt Nam tham gia ngày càng tích cực hơn vào các hoạt động du lịch theo cơ chế hợp tác tiểu vùng, hợp tác song phương và đa phương, tiếp nhận nhiều dự án hỗ trợ kỹ thuật của các tổ chức quốc tế như xây dựng văn bản quy phạm pháp luật; phát triển sản phẩm; phát triển du lịch sinh thái; du lịch cộng đồng; xúc tiến quảng bá, đào tạo nhân lực; phát triển hạ tầng du lịch (Tổng cục Du lịch Việt Nam, 2019).

### 2.2. Du lịch và bền vững về môi trường

Giảm thiểu khí thải nhà kính, một trong những tác động tích cực về môi trường của phát triển du lịch, đã được ghi nhận trong một số nghiên cứu. Chẳng hạn như Lee và Brahmašreṇe (2013) nhận thấy rằng, du lịch và đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) làm giảm đáng kể lượng khí thải  $\text{CO}_2$  ở các nước thuộc Liên minh châu Âu từ năm 1988 - 2009. Trên thực tế, các doanh nghiệp du lịch không chỉ đẩy mạnh phát triển các loại hình dịch vụ, sản phẩm đa dạng để thu hút du khách như đưa ra chuyến du lịch mới lạ, tổ chức sự kiện và hoạt động team building tại điểm đến du lịch, mà còn chú ý đến những tác động bất lợi của du lịch tới môi trường.

Mặc dù thực tế là du lịch góp phần vào tăng trưởng kinh tế toàn cầu, nhưng ngành du lịch vẫn gây ô nhiễm môi trường do việc xả thải từ các phương tiện vận chuyển, từ hoạt động của nhà hàng, khách sạn và từ chính khách du lịch (Sharif và cộng sự, 2017). Du lịch đóng góp tới 8% hiệu ứng nhà kính trên toàn cầu (Hsu và cộng sự 2021). Khi du lịch không được quy hoạch đúng, nó có thể gây áp lực rất lớn cho môi trường với những hậu quả kinh tế dài hạn (Wang và Wang 2018).

Có một số lý do gây ra những tác động bất lợi của du lịch đối với môi trường. Chúng có thể xảy ra ở bất kỳ điểm đến nào nếu số lượng khách du lịch/khách tham quan vượt quá khả năng của hệ sinh thái. Xói mòn đất, phát thải nhiều KNK, phá hủy sinh cảnh, khai thác cạn kiệt tài nguyên thiên nhiên, chất thải và ô nhiễm đều là những hệ quả có thể xảy ra (Lee và cộng sự 2020). Hơn nữa, nhiều hoạt động liên quan đến du lịch đòi hỏi một lượng điện đáng kể được sản xuất từ nhiên liệu hóa thạch như than, dầu hoặc khí tự nhiên. Do cơ sở hạ tầng chưa đáp ứng đủ, dịch vụ hậu cần được tạo ra trong quá trình vận chuyển khách du lịch gây ra các vấn đề môi trường lớn. Tất cả điều này góp phần vào làm suy thoái chất lượng môi trường tại các điểm đến du lịch.

### 2.3. Du lịch và phát thải các-bon

Tovar và Lockwood (2008) báo cáo rằng du lịch đã tạo ra sự suy thoái môi trường, tiêu cực xã hội và các tác

động tiêu cực về văn hóa cũng như sự phân mảnh môi trường sống. Phát triển du lịch đại chúng đã hủy hoại môi trường tự nhiên và văn hóa xã hội của nhiều điểm đến du lịch. Những tác dụng phụ không mong muốn này đã dẫn đến mối lo ngại ngày càng tăng đối với công tác bảo tồn tài nguyên thiên nhiên, phúc lợi của con người và khả năng tồn tại lâu dài về mặt kinh tế của cộng đồng. Các loại hình du lịch thay thế như du lịch sinh thái, du lịch cộng đồng, du lịch nông thôn vì vậy cũng được đẩy mạnh để hướng tới mục tiêu phát triển du lịch bền vững. Tuy nhiên, ở một số quốc gia, các loại hình du lịch thay thế này bị hạn chế bởi nhiều bất ổn trong khu vực và trên thế giới (Hall, 1998).

Martín-Cejas và Sánchez (2010) đã thực hiện nghiên cứu để đánh giá tác động của việc sử dụng các phương tiện vận tải đường bộ trong hoạt động du lịch đối với môi trường ở đảo Lanzarote (Tây Ban Nha). Đây là một đóng góp cho những nghiên cứu về BĐKH nói chung, việc sử dụng ô tô trên đảo nói riêng. Rõ ràng là những biến đổi của môi trường có thể xảy ra do sự phát triển du lịch thông qua việc xây dựng khách sạn, khu du lịch và việc sử dụng phương tiện vận chuyển với số lượng ngày một gia tăng. Gössling và Hall (2006) chỉ ra rằng, những biến đổi môi trường toàn cầu đã rõ ràng và dự kiến còn đáng báo động hơn, đặc biệt là thay đổi về khí hậu được dự đoán trước. Những thay đổi này, ngược trở lại, tác động đến toàn bộ các điểm đến du lịch, hoạt động du lịch, như vùng núi (Scott, 2006), vùng ven biển, hồ (Jones và cộng sự, 2006).

Ngành vận tải hiện nay dựa vào nhiên liệu hóa thạch để lưu chuyển khách du lịch tại các điểm đến và cho một loạt các hoạt động du lịch. Nhiên liệu hóa thạch có liên quan đến phát thải KNK. Các nghiên cứu đã chỉ ra vấn đề năng lượng liên quan đến ngành du lịch, đặc biệt là những tác động của nó đối với các vấn đề môi trường, chẳng hạn như phát thải KNK và sự nóng lên toàn cầu (Lê Thái Hà và Nguyễn Phúc Cảnh, 2020; Wei và Lihua, 2023). Theo UNWTO (2008), ước tính lượng CO<sub>2</sub> phát ra từ các hoạt động liên quan đến du lịch chiếm khoảng 5% tổng lượng khí thải toàn cầu. Hầu hết lượng khí thải này được tạo ra bởi việc vận chuyển khách du lịch, nhất là ngành hàng không (chiếm 80%). Từ đó có thể thấy, đóng góp của ngành du lịch vào BĐKH đang ở cấp độ toàn cầu và đáng kể.

Cụ thể ở một số quốc gia, Perch và cộng sự (2010) chỉ ra rằng, ngành du lịch Thụy Sĩ tạo ra lượng phát thải KNK cao gấp 4 lần mức độ này của nền kinh tế Thụy Sĩ. Katircioglu (2014) nhận thấy mối quan hệ tác động giữa du lịch, tiêu thụ năng lượng và phát thải CO<sub>2</sub> là một trong những nguyên nhân dẫn đến suy thoái môi trường ở Thổ Nhĩ Kỳ (quốc gia được ghé thăm nhiều thứ 6 trên thế giới). Tương tự như vậy, Katircioglu và cộng sự (2014) cho biết, về lâu dài, du lịch góp phần làm tăng mức tiêu thụ năng lượng và

lượng khí thải CO<sub>2</sub> ở Cộng hòa Síp. Sun (2014) nhận thấy lượng khí thải CO<sub>2</sub> phát ra từ ngành du lịch nội địa và vận hàng không chiếm lần lượt 47% và 28% tổng lượng khí thải các-bon ở quần đảo. Tang và cộng sự (2014) báo cáo tổng lượng khí thải CO<sub>2</sub> từ ngành du lịch Trung Quốc tăng với tốc độ bình quân hàng năm là 12,6% trong giai đoạn 1990 - 2012 và vận tải du lịch chịu trách nhiệm cho hơn 80% tổng lượng khí thải CO<sub>2</sub>.

Nghiên cứu của Scott và cộng sự (2010) đã vẽ ra một bức tranh đáng lo ngại hơn về mối đe dọa tiềm tàng của lượng khí thải CO<sub>2</sub> cao, như một hệ quả của phát triển du lịch. Tác giả chỉ ra rằng, du lịch có thể trở thành ngành dẫn đầu về phát thải nguồn KNK toàn cầu trong tương lai. Tuy nhiên, với những thay đổi trong chính sách phát triển, việc giảm phát thải có thể được thực hiện. Du lịch ứng phó với BĐKH như thế nào là rất quan trọng đối với sự bền vững của du lịch (Scott, 2011). Hướng đi mới trong chính sách thúc đẩy nền kinh tế ít các-bon hoặc công nghệ mới giúp phát thải thấp hơn được áp dụng, đều có thể giúp giảm lượng khí thải CO<sub>2</sub>, mặc dù số lượng khách du lịch không ngừng tăng lên. Sử dụng máy bay mới hơn, tiết kiệm năng lượng hơn hoặc áp dụng các chính sách hạn chế số lượng chuyến bay có thể giữ lượng khí thải CO<sub>2</sub> ở mức thấp.

Hệ thống các nghiên cứu đã có chỉ ra những quan điểm trái chiều về mối liên hệ giữa phát triển du lịch và phát thải các-bon. Lee & Brahmastre (2013) kết luận rằng có mối quan hệ giữa phát triển du lịch và phát thải CO<sub>2</sub>, cụ thể, tăng trưởng du lịch không nhất thiết phải dẫn đến tăng lượng khí thải CO<sub>2</sub>, thay vào đó có thể dẫn đến giảm khí thải CO<sub>2</sub>. Tuy vậy, Lê Thái Hà và Nguyễn Phúc Cảnh (2020) lại chỉ ra rằng, số lượng khách du lịch quốc tế góp phần quan trọng tạo ra lượng khí thải CO<sub>2</sub> bình quân đầu người cao hơn ở các quốc gia đến. Điều thú vị là tác động của du lịch đối với lượng khí thải CO<sub>2</sub> là khác nhau giữa các quốc gia có mức thu nhập khác nhau. Phát hiện của nghiên cứu này đưa ra những gợi ý chính sách hướng tới du lịch thân thiện với môi trường, đặc biệt là ở các nền kinh tế có mức thu nhập trung bình cao.

Trong Giả thuyết EKC, công nghiệp hóa được coi là nguyên nhân chính tiêu thụ năng lượng cao, gây ô nhiễm khí thải. Khi một quốc gia đạt đến mức độ công nghiệp hóa nhất định, nền kinh tế sẽ chuyển đổi theo hướng nền kinh tế định hướng dịch vụ, được gọi là thời kỳ hậu công nghiệp hóa (Bernardini và Galli, 1993). Trong giai đoạn này, công nghệ, thông tin, dịch vụ đóng vai trò quan trọng hơn trong nền kinh tế chứ không phải là sản xuất hàng hóa thực sự. Theo đó, sự phát triển của du lịch, như một ngành dịch vụ quan trọng, sẽ giảm mức tiêu thụ năng lượng và phát thải chất gây ô nhiễm ở một mức độ nào đó (Bakhat và Rosselló, 2011).



### 3. Phương pháp nghiên cứu

*Phương pháp thu thập tài liệu:* Thu thập/tham khảo sách, báo cáo, bài báo, bài phát biểu, bài viết đăng trên tạp chí trong, ngoài nước về phát thải các-bon; phát triển du lịch ở Việt Nam và trên thế giới; phát triển du lịch bền vững cùng với các số liệu thống kê có liên quan.

*Phương pháp phân tích, đánh giá tài liệu:* Tập hợp được nguồn tài liệu phong phú liên quan đến bài viết, phục vụ cho việc nghiên cứu, phân tích, đánh giá về phát thải các-bon trong phát triển du lịch.

### 4. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

#### 4.1. Khái quát về tác động của du lịch đến kinh tế

Theo Tổ chức Du lịch Thế giới (UNWTO), hàng năm, du lịch và các hoạt động kinh tế liên quan tạo ra 11% tổng sản phẩm nội địa toàn cầu (Global Domestic Product) và tuyển dụng 200 triệu lao động, chuyên chở gần 700 triệu du khách trên toàn thế giới. Du lịch thế giới đạt mức tăng trưởng khoảng 5,6% vào năm 2018, đây là kết quả đáng chú ý trong giai đoạn từ năm 2010 (4% - 5%), chỉ sau mức tăng trưởng ấn tượng khoảng 7,2% của năm 2017. Đến năm 2019, số lượng khách du lịch quốc tế trên toàn cầu đạt gần 1,5 tỷ lượt (tăng 3,8% so với năm 2018) và ngành du lịch đã đóng góp hơn 10% vào GDP toàn cầu.

Kinh tế thế giới tăng trưởng chậm lại; bất ổn ở Đông Bắc Á; chậm trễ trong tiến trình Brexit; khủng hoảng chính trị ở một số quốc gia Nam Mỹ; xung đột leo thang ở Trung Đông; thiên tai xảy ra trên diện rộng ở một số nơi; đại dịch COVID-19; chiến tranh giữa Nga và Ukraina... là những yếu tố tác động mạnh đến dòng khách du lịch quốc tế. Kết quả là du lịch toàn cầu bị suy giảm mạnh mẽ trong năm 2020, được nhận định là năm khủng hoảng nhất của ngành du lịch khi lượng khách quốc tế giảm 73% (Việt Hà, 2022), nhưng sau đó bắt đầu tăng chậm trở lại, đạt gần 25% năm 2021, tăng thêm 22% vào 2022 và đến năm 2023, ngành du lịch toàn cầu đã đón 1,3 tỷ lượt du khách quốc tế, cao hơn 44% so với năm 2022, tương đương với 88% con số của năm 2019. Doanh thu toàn ngành năm 2023 đạt 3.300 tỷ USD, tương đương với 3% GDP toàn cầu (Thông tấn xã Việt Nam, 2024). Như vậy, mặc dù có những dao động lớn hàng năm, song ngành du lịch cũng thể hiện khả năng co giãn kỳ lạ để bật lại nhanh chóng từ những điều kiện rất khó khăn về chính trị và kinh tế.

Theo UNWTO, phần lớn điểm đến ở Đông Nam Á duy trì tốc độ tăng trưởng nhanh, đặc biệt là Việt Nam thu hút ngày càng nhiều khách quốc tế trong những năm gần đây. Năm 2018, trước khi đại dịch COVID-19 bùng phát, Việt Nam đón gần 15,5 triệu lượt khách quốc tế (tăng 19,9% so với năm 2017),

được đánh giá là mức tăng trưởng “nóng” so với thế giới và khu vực. Đến năm 2019, tốc độ tăng trưởng tiếp tục đạt 16,2% và sau hai năm tăng trưởng âm (2020 - 2021), ngành du lịch Việt Nam đã đón nhận nhiều dấu hiệu phục hồi tích cực từ năm 2022. Theo thống kê, tính chung cả năm 2023, lượng khách quốc tế đến Việt Nam ước đạt 12,6 triệu lượt (tăng 244,2% so với năm 2022); khách nội địa ước đạt 108 triệu lượt (vượt 5,8% so với năm trước). Doanh thu từ dịch vụ lưu trú, ăn uống năm 2023 ước đạt 673,5 nghìn tỷ đồng; doanh thu từ du lịch lữ hành ước đạt 37,8 nghìn tỷ đồng (Ms Smile, 2024).

#### 4.2. Đánh giá về phát thải các-bon trong phát triển du lịch ở Việt Nam

Ngành du lịch Việt Nam gây phát thải các-bon từ hai lĩnh vực chính, đó là giao thông vận tải và nhà hàng, khách sạn. Số lượng lớn khách du lịch di chuyển hàng ngày dẫn đến việc tăng cường phát thải từ các phương tiện vận chuyển. Bên cạnh đó, hoạt động của các khách sạn, khu nghỉ dưỡng và nhà hàng cũng góp phần vào phát thải các-bon thông qua việc sử dụng điện và các nguồn tài nguyên khác.

*Lĩnh vực giao thông vận tải:* Theo Báo cáo cập nhật hai năm một lần lần thứ 3 của Việt Nam, năm 2016, lĩnh vực giao thông vận tải phát thải khoảng 35,85 triệu tấn CO<sub>2</sub> tương đương (Trần Đỗ Bảo Trung và Trần Đỗ Trà My, 2021), tạo ra khoảng 2,5% tổng số khí các-bon phát thải và dự kiến tỷ lệ này có thể tăng lên 22% vào năm 2050 khi các ngành khác tạo ra ít khí thải các-bon hơn. Theo thống kê của Air Asia, trong thế hệ của hàng không giá rẻ, sự gia tăng nhu cầu của lượng khách du lịch hiện nay và lượng khách du lịch mới đồng nghĩa với việc số máy bay chở khách trên bầu trời sẽ tăng gấp đôi vào năm 2035 (Trung Hiếu, 2019).

Giao thông đường bộ phát thải 29,86 triệu tấn CO<sub>2</sub> tương đương, chiếm 80% lượng phát thải của lĩnh vực này (Trần Đỗ Bảo Trung và Trần Đỗ Trà My, 2021). Tuy nhiên, tỷ trọng lượng phát thải lớn của phương tiện giao thông đường bộ đến từ phương tiện xe máy, không phải là phương tiện vận tải chính trong các hoạt động du lịch. Nếu chỉ xét về tỷ trọng trong tổng lượng phát thải KNK hàng năm, giao thông vận tải bằng đường hàng không dường như chỉ chiếm khoảng 2 - 3% (Nguyễn Minh Hoàng, 2023). Tỷ trọng nhỏ dường như gây nhầm lẫn rằng máy bay là phương thức vận tải hàng hóa, hành khách hiệu quả trên phương diện phát thải, trong khi đó, máy bay là loại phương tiện phát thải cực lớn, đặc biệt khi đây là phương tiện di chuyển chính trong hoạt động du lịch. Trong một bài truyền thông khoa học xuất bản trên Nature Sustainability của Bergero và cộng sự, tác giả Ritchie và cộng sự (2020), đã ước tính nếu một người di chuyển giữa London và Madrid bằng máy

bay trong khoảng thời gian 2h15 phút, đã tạo ra 0,5 tấn CO<sub>2</sub> phát thải vào môi trường.

**Lĩnh vực nhà hàng, khách sạn:** Nghiên cứu của Nguyễn Thị Hồng Diệp và cộng sự (2022) ước tính lượng phát thải KNK từ các nguồn trực tiếp (xăng dầu tiêu thụ, chất đốt) và gián tiếp (tiêu thụ điện từ hộ gia đình/kinh doanh, rác thải) tại quận Ninh Kiều, TP. Cần Thơ (Bảng 1).

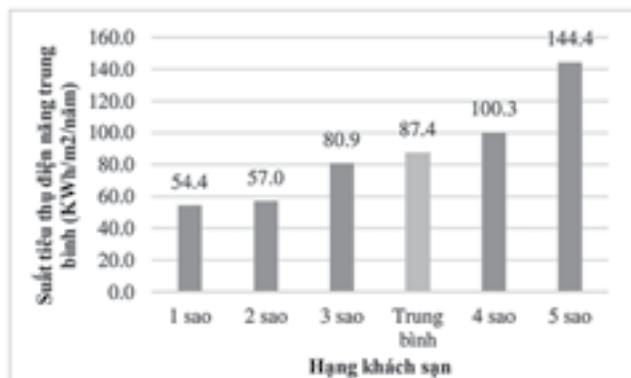
Năm 2019, tổng lượng phát thải KNK của quận Ninh Kiều vào khoảng 1.069.422 tấn CO<sub>2</sub>td, bao gồm cả nguồn phát thải trực tiếp và gián tiếp. Trong đó, tiêu thụ điện phát thải CO<sub>2</sub> là 22.774,2 tấn CO<sub>2</sub>td và rác thải là 6,3 tấn CO<sub>2</sub>td, chiếm 25% lượng phát thải các-bon. Có thể suy ra, hệ thống kinh doanh khách sạn, nhà hàng sử dụng điều hòa, máy sưởi, thiết bị điện phục vụ nhu cầu thương mại là nguồn phát thải các-bon đáng kể từ các khu du lịch và hoạt động du lịch.

**Bảng 1: Thống kê lượng phát thải KNK tại quận Ninh Kiều (Cần Thơ)**

Nguồn phát thải	Phát thải từ hộ gia đình (tấn CO <sub>2</sub> td/năm)					
	Kinh doanh			Không kinh doanh		
	CO <sub>2</sub>	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O	CO <sub>2</sub>	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O
Phát thải trực tiếp						
Gas	20.712,5	2,1	19,8	197.582,2	189,6	19,9
Củi	197.582,2	31,4	5,0	20.712,5	142,1	24,9
Than	499,8	11,3	-	1.016,6	27,3	-
Phát thải gián tiếp						
Điện	22.774,2	-	-	352.627,0	-	-
Rác	6,3	993,9	-	100,6	9.480,0	-

(Nguồn: Nguyễn Thị Hồng Diệp và cộng sự, 2022)

Ở một nghiên cứu khác của Nguyễn Anh Tuấn và cộng sự (2017), một số khách sạn lớn tại Đà Nẵng có sử dụng dầu diesel để vận hành được quy đổi từ thể tích dầu sử dụng sang đơn vị năng lượng kWh. Tác giả đã chỉ ra rằng, suất tiêu hao năng lượng trung bình của một khách sạn là 87,4 kWh/m<sup>2</sup>/năm hay 8.628,6 kWh/phòng ngủ/năm. Theo hệ số phát thải lưới điện Việt Nam năm 2022 của Cục Biến đổi khí hậu, 1.000 kWh điện năng sẽ phát thải 0,6766 tấn CO<sub>2</sub>. Từ đó suy ra, một khách sạn trung bình phát thải 0,0591 tấn CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>/năm hay 5,8381 tấn CO<sub>2</sub>/phòng ngủ/năm.



▲ **Biểu đồ 1: Suất tiêu hao năng lượng trung bình tính theo tổng diện tích sàn sử dụng**

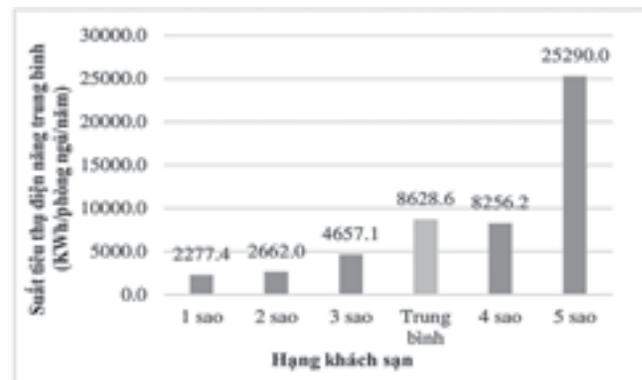
(Nguồn: Nguyễn Anh Tuấn và cộng sự, 2017)

Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng, ngành du lịch Việt Nam đã và đang mang lại những ảnh hưởng tiêu cực cho chất lượng môi trường, được thể hiện thông qua thống kê về lượng phát thải CO<sub>2</sub>. Tuy vậy, ở một nghiên cứu khác, Wei và Lihua (2023) cho thấy, phát triển du lịch cho phép Chính phủ hoặc các cơ quan quản lý môi trường khắc phục được lượng khí thải CO<sub>2</sub>. Những kết quả này phù hợp với nghiên cứu trước đây của Abbas và cộng sự (2021) rằng trong thời gian diễn ra dịch bệnh COVID-19, phát triển du lịch theo hình thức thân thiện với môi trường giúp giảm thiểu phát thải các-bon. Các kết quả nghiên cứu đã khẳng định, đổi mới sinh thái có tác động tích cực đến chất lượng môi trường, điều này có nghĩa, việc thực hiện chính sách kinh tế chiến lược có thể mang lại sự đổi mới tích cực, lượng khí thải các-bon giảm bớt và chất lượng môi trường được nâng cao.

Wei và Lihua (2023) cũng đưa ra bằng chứng về Đường cong môi trường Kuznets (EKC) ở một số nước ASEAN, trong đó có Việt Nam, giải thích rằng mức độ thu nhập bình quân đầu người và tăng trưởng kinh tế ở Việt Nam có tác động đến chất lượng môi trường. Những con số thống kê về phát thải các-bon và suy thoái môi trường ở thời điểm hiện tại cho thấy Việt Nam đang trong giai đoạn đầu của phát triển kinh tế với mức thu nhập bình quân đầu người thấp. Do vậy, việc áp dụng phát triển kinh tế đi cùng với đổi mới sinh thái sẽ giúp giảm tác động tiêu cực đến chất lượng môi trường cũng như giảm phát thải khí CO<sub>2</sub>, theo đúng giai đoạn phát triển của Giả thuyết EKC.

## 5. Kết luận và đề xuất/khuyến nghị giải pháp

Bài viết đã phân tích tổng quan các vấn đề về du lịch và phát triển kinh tế; du lịch và bền vững về môi trường; du lịch và phát thải các-bon, đồng thời, đánh giá về tác động của du lịch đối với phát triển kinh tế và phát thải các-bon ở Việt Nam. Hoạt động du lịch ở Việt Nam gây phát thải các-bon chủ yếu qua những kênh như giao thông vận tải, lưu trú, nhà hàng, trong đó, giao thông vận tải là một trong những lĩnh vực có



▲ **Biểu đồ 2: Suất tiêu hao năng lượng trung bình tính theo tổng diện tích tính theo số phòng ngủ**

(Nguồn: Nguyễn Anh Tuấn và cộng sự, 2017)



mức độ phát thải lớn, gia tăng nhanh. Ngoài ra, nguồn phát thải trực tiếp (gas, củi, than) và gián tiếp (điện, rác) trong các khu kinh doanh khách sạn, nhà hàng đều là nguồn phát thải các-bon đáng kể.

Căn cứ vào kết quả nghiên cứu và thảo luận, nhóm tác giả đề xuất/khuyến nghị một số giải pháp nhằm giảm lượng khí thải các-bon và tác động của du lịch đến phát triển kinh tế, môi trường ở Việt Nam trong thời gian tới như sau:

*Thứ nhất*, cần thiết phải có chính sách thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, tăng thu nhập bình quân đầu người ở Việt Nam để đầu tư vào đổi mới sinh thái, hướng tới cải thiện các tiêu chuẩn môi trường. Khi phát triển kinh tế của một quốc gia đạt đến mức độ nhất định thì chất lượng môi trường sẽ được cải thiện. Điều này đã được kiểm chứng ở một số quốc gia thuộc khu vực Đông Nam Á, bao gồm Indônêxia, Việt Nam, Malaixia, Philippin, Singapo, Thái Lan (Wei và Lihua, 2023); các nước BRIC, bao gồm Brazil, Nga, Ấn Độ, Trung Quốc (Pao và Tsai, 2011). Cơ quan quản lý nhà nước trong lĩnh vực du lịch và những ngành liên quan cần khuyến khích doanh nghiệp theo đuổi những hoạt động đổi mới và tăng cường thúc đẩy sáng kiến R&D cho cộng đồng, đồng thời, cần có chính sách môi trường toàn diện cho sự tăng trưởng lâu dài.

*Thứ hai*, trong lĩnh vực giao thông vận tải, giải quyết vấn đề phát thải gây hiệu ứng nhà kính từ các phương tiện giao thông vận tải sẽ nằm ở việc cải thiện hiệu suất sử dụng nhiên liệu hóa thạch đối với động cơ. Đây là bài toán khó bởi nhiều thập kỷ trôi qua, việc sử dụng nhiên liệu thay thế đường như rất khó thực hiện.

*Thứ ba*, trong lĩnh vực nhà hàng, khách sạn, các khóa đào tạo ngắn hạn đóng vai trò quan trọng, vì vậy,

nên khuyến khích nhà hàng, khách sạn cùng tham gia vào phát triển du lịch theo hướng giảm thiểu tác động tiêu cực tới chất lượng môi trường. Kiến thức, kỹ năng, nghiệp vụ phục vụ khách du lịch cùng với kiến thức về phát thải các-bon trong phát triển du lịch, chính sách về đổi mới sinh thái của Nhà nước cần được thường xuyên cập nhật cho nhà hàng, khách sạn và cộng đồng dân cư tại các điểm đến du lịch. Khuyến khích những nhà hàng, khách sạn, khu du lịch tiêu biểu đã thực hiện áp dụng biện pháp giảm thiểu các-bon như xử lý rác thải hữu cơ, sử dụng đồ tái chế, ưu tiên những vật liệu thân thiện với môi trường.

Môi trường, Xã hội và Quản trị (ESG) đã trở thành xu hướng chủ đạo và được công nhận rộng rãi, là một phần thiết yếu trong hoạt động của DN, vì vậy, ESG được xem là mối quan tâm hàng đầu của các doanh nghiệp kinh doanh du lịch, nhà hàng, khách sạn trong hoạt động phát triển du lịch. Các nước EU hiện đã dành tới 200 triệu euro để hỗ trợ các sáng kiến đổi mới sinh thái với hơn 65% được cấp cho DN vừa và nhỏ (Lê Thành Ý, 2016). Sau thời gian triển khai thí điểm, EU đã giảm phát thải hàng triệu tấn CO<sub>2</sub> với tổng giá trị môi trường tiết kiệm hàng năm lên đến nhiều chục triệu euro.

Bài viết hiện tại mới chỉ sử dụng phương pháp thu thập tài liệu thứ cấp để phân tích, đánh giá mối liên hệ, tác động qua lại giữa du lịch và môi trường, giữa du lịch và phát thải các-bon ở Việt Nam. Hy vọng các nghiên cứu sau sẽ xây dựng được bộ công cụ để đo lường mức độ phát thải các-bon và thu thập thêm dữ liệu sơ cấp để chỉ ra các nguồn phát thải các-bon trong hoạt động du lịch ở Việt Nam ■

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Abbas, J., Wang, D., Mubeen, R., & Maqsood, A. (2021): *Global health crisis, smart lockdown, and the COVID-19 spillover impacts: a global perspective implications from Southeast Asia*, *Frontiers in Psychiatry*, 12 (1099), 643.783.
2. Baloch, Z. A., Tan, Q., Kamran, H. W., Nawaz, M. A., Albashar, G., Hameed, J. (2022): *A multi-perspective assessment approach of renewable energy production: policy perspective analysis*, *Environment, Development and Sustainability*, 24 (4), 1 - 29.
3. Bakhat, M., & Rosselló, J. (2011): *Estimation of Tourism-induced Electricity Consumption: The Case Study of Balearics Islands, Spain*, *Energy Economics*, 33 (3), 437 - 444.
4. Balaguer, J., & Cantavella-Jordá, M. (2002): *Tourism as a long-run economic growth factor: the Spanish case*, *Applied Economics*, 34 (7), 877 - 884.
5. Bernini, C. (2009): *Convention industry and destination clusters: evidence from Italy*, *Tourism Management*, 30 (6), 878 - 889.
6. Bernardini, O., & Galli, R. (1993): *Dematerialization: Long-term Trends in the Intensity of Use of Materials and Energy*, *Futures*, 25 (4), 431 - 448.
7. Blackstock, K. L., White, V., McCrum, G., Scott, A., & Hunter, C. (2008): *Measuring responsibility: an appraisal of a Scottish National Park's sustainable tourism indicators*, *Journal of Sustainable Tourism*, 16 (3), 276 - 297.
8. Dritsakis, N. (2004): *Cointegration analysis of German and British tourism demand for Greece*, *Tourism Management*, 25 (1), 111 - 119.
9. Ehsanullah, S., Tran, Q. H., Sadiq, M., Bashir, S., Mohsin, M., Iram, R. (2021): *How energy insecurity leads to energy poverty? Do environmental consideration and climate change concerns matters*, *Environmental Science and Pollution Research*, 28 (39), 55.041 - 55.052.
10. Falk, M. (2010): *A dynamic panel data analysis of snow depth and winter tourism*, *Tourism Management*, 31(6), 912 - 924.
11. Gössling, S., & Hall, C. M. (2006): *An introduction to tourism and global environmental change*. In Gössling, S., & Hall, C. M. (Eds.), *Tourism and global environmental change* (pp. 1 - 33). Oxon, UK: Routledge.
12. Holzner, M. (2011): *Tourism and economic growth: the beach disease?*, *Tourism Management*, 32 (4), 922 - 933.

13. Hsu, C. C., Quang, T. N., Chien, F., Li, L., Mohsin, M. (2021): *Evaluating green innovation and performance of financial development: mediating concerns of environmental regulation*, *Environmental Science and Pollution Research*, 28 (40), 57386 - 57397.
14. IPCC (2023): *Global warming of 1.5 Degrees*, đường dẫn [https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC\\_AR6\\_SYR\\_LongerReport.pdf](https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_LongerReport.pdf), truy cập ngày 8/4/2024.
15. Jones, B., Scott, D., & Gössling, S. (2006): *Lakes and streams*. In S. Gössling, & C. M. Hall (Eds.), *Tourism and global environmental change* (pp. 76 - 94). Oxon, UK: Routledge.
16. Katircioglu, S. T. (2014): *International Tourism, Energy Consumption, and Environmental Pollution: The case of Turkey*, *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 36 (C), 180 - 187.
17. Katircioglu, S. T., Feridun, M., & Kilinc, C. (2014): *Estimating Tourism-induced Energy Consumption and CO2 Emissions: The case of Cyprus*, *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 29 (2014), 634 - 640.
18. Lee, C.-C., & Chang, C.-P. (2008): *Tourism development and economic growth: a closer look at panels*, *Tourism Management*, 29 (1), 180 - 192.
19. Lee, J., W, & Brahmasrene, T. (2013): *Investigating the influence of tourism on economic growth and carbon emissions: Evidence from panel analysis of the European Union*, *Tourism Management*, 38 (2013), 69 - 76.
20. Lê Thái Hà và Nguyễn Phúc Cảnh (2020): *The impact of tourism on carbon dioxide emissions: insights from 95 countries*, *Applied Economics*, 53 (2), 235 - 261.
21. Lê Thành Ý (2016): *Đổi mới sinh thái: Lợi ích kinh tế, lợi ích môi trường*, truy cập ngày 15/3/2024, đường dẫn <https://vacne.org.vn/doi-moi-sinh-thai-ich-kinh-te-loi-moi-truong-cid314985.html>.
22. Martín-Cejas, R. R., & Sánchez, P. P. R. (2010): *Ecological footprint analysis of road transport related to tourism activity: The case for Lanzarote Island*, *Tourism Management*, 31 (1), 98 - 103.
23. Mongo, M., Belaid, F, & Ramdani, B. (2021): *The effects of environmental innovations on CO<sub>2</sub> emissions: empirical evidence from Europe*, *Environmental Science & Policy*, 118, 1 - 9.
24. Ms Smile (2024): *Du lịch Việt Nam năm 2023 và những con số ấn tượng nhìn lại*, đường dẫn <https://www.hoteljob.vn/tin-tuc/du-lich-viet-nam-2023-va-nhung-con-so-an-tuong-nhin-lai>, truy cập ngày 14/3/2024.
25. Muhammad, H., A, Rao, A. A., & Ahsan, F. (2021): *The Effect of Tourism, Economic Growth and Environment in Developing Countries*, *Journal of Energy & Environment*, 2 (1), 24 - 33.
26. Nguyễn Anh Tuấn, Nguyễn Xuân Trung, Phan Tiến Vinh (2017): *Nghiên cứu xây dựng định mức năng lượng cho công trình khách sạn ở Đà Nẵng*, *Tạp chí Khoa học và Công nghệ Đại học Đà Nẵng*, 11 (120), 2017, Quyển 3, 112 - 116.
27. Nguyễn Minh Hoàng (2023): *Mức phát thải gây hiệu ứng nhà kính đáng ngại của máy bay*, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, truy cập ngày 10/3/2023, đường dẫn: <https://kinhtevadubao.vn/muc-phat-thai-gay-hieu-ung-nha-kinh-dang-ngai-cua-may-bay-27282.html>.
28. Nguyễn Thị Hồng Diệp, Diễm, P. K., Thảo, P. T. B., Diễm, N. K., Nhung, Đ. T. C., Linh, H. N., & Nghĩa, N. M. (2022): *Ước tính phát thải KNK trên địa bàn quận Ninh Kiều, thành phố Cần Thơ*, *Tạp chí Khoa học Đại học Cần Thơ*, 58 (3), 72 - 79.
29. Nguyễn Huy Thịnh và Nguyễn Thị Việt Nga (2022): *Mối quan hệ giữa du lịch và tăng trưởng kinh tế tại Việt Nam*, *Tạp chí nghiên cứu tài chính kế toán*, 04 (225), 8 - 12.
30. Pao, H. T., & Tsai, C. M. (2011): *Multivariate Granger Causality between CO<sub>2</sub> Emissions, Energy Consumption, FDI (Foreign Direct Investment) and GDP (Gross Domestic Product): Evidence from a Panel of BRIC (Brazil, Russian Federation, India, and China) Countries*, *Energy*, 36(1), 685 - 693.
31. Perch, N. S., Sesartic, A., & M. Stucki. (2010): *The Greenhouse Gas intensity of the tourism sector: The case of Switzerland*, *Environmental Science & Policy*, 13 (2), 131 - 140.
32. Ritchie, H., Rosado, P, & Roser, M. (2020): *Emissions by sector*, tru cập ngày 13/3/2024, đường dẫn <https://ourworldindata.org/emissions-by-sector>.
33. Sharif, A., Afshan, S., Nisha, N. (2017): *Impact of tourism on CO<sub>2</sub> emission: evidence from Pakistan*, *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 22 (4), 408 - 421.
34. Scott, D. (2006): *Global environmental change and mountain tourism*. In S. Gössling, & C. M. Hall (Eds.), *Tourism and global environmental change* (pp. 54 - 75). Oxon, UK: Routledge.
35. Scott, D. (2011): *Why sustainable tourism must address climate change*, *Journal of Sustainable Tourism*, 19 (1), 17 - 34.
36. Scott, D., Peeters, P., & Gössling, S. (2010): *Can tourism deliver its "aspirational" greenhouse gas emissions reduction targets?*, *Journal of Sustainable Tourism*, 18 (3), 393 - 408.
37. Sun, Y. Y. (2014): *A Framework to Account for the Tourism Carbon Footprint at Island Destinations*, *Tourism Management*, 45 (2014), 16 - 27.
38. Tang, Z., Shang, J., Shi, C., Liu, Z., & Bi, K. (2014): *Decoupling Indicators of CO<sub>2</sub> Emissions from the Tourism Industry in China: 1990 - 2012*, *Ecological Indicators*, 46 (2014), 390 - 397.
39. Tovar, C., & Lockwood, M. (2008): *Social impacts of tourism: an Australian regional case study*, *International Journal of Tourism Research*, 10 (4), 365 - 378.
40. Trần Đỗ Bảo Trung & Trần Đỗ Trà My (2021): *Tính toán tiềm năng giảm phát thải KNK và lượng giá đồng lợi ích về tín chỉ carbon của giải pháp giảm phát thải KNK trong lĩnh vực giao thông công cộng tại Hà Nội*, *Tạp chí Khoa học ĐHQGHN*, 20 (2021), 3 - 10.
41. Trung Hiếu (2019): *Bất ngờ về sức tàn phá của việc đi máy bay đối với môi trường*, truy cập ngày 14/3/2024, đường dẫn: <https://vov.vn/the-gioi/quan-sat/bat-ngo-ve-suc-tan-pha-cua-viec-di-may-bay-doi-voi-moi-truong-988988.vov>.
42. Tổng cục Du lịch Việt Nam (2019): *Báo cáo thường niên Du lịch Việt Nam 2018*, Nhà xuất bản Lao động.
43. Thông tấn xã Việt Nam (2024): *Du lịch thế giới hồi phục trong năm 2023, với mức tăng hơn 44%*, đường dẫn <https://www.vietnamplus.vn/du-lich-the-gioi-hoi-phuc-trong-nam-2023-voi-muc-tang-hon-44-post923251>, truy cập ngày 26/3/2024.
44. Việt Hà (2022): *Du lịch thế giới 2022 - Đi qua những "cú sốc", nhiều "trào lưu" lạ lên ngôi*, đường dẫn <https://dantri.com.vn/du-lich/du-lich-the-gioi-2022-di-qua-nhung-cu-soc-nhieu-trao-luu-la-len-ngoi-20221230221517586.htm>, truy cập ngày 26/3/2024.
45. Wang, M. C., & Wang, C. S. (2018): *Tourism, the environment, and energy policies*, *Tourism Economics*, 24 (7), 821 - 838.
46. Wei, Z., & Lihua, H. (2023): *Effects of tourism and eco-innovation on environmental quality in selected ASEAN countries*, *Environmental Science and Pollution Research*, 30 (15), 42.889 - 42.903.